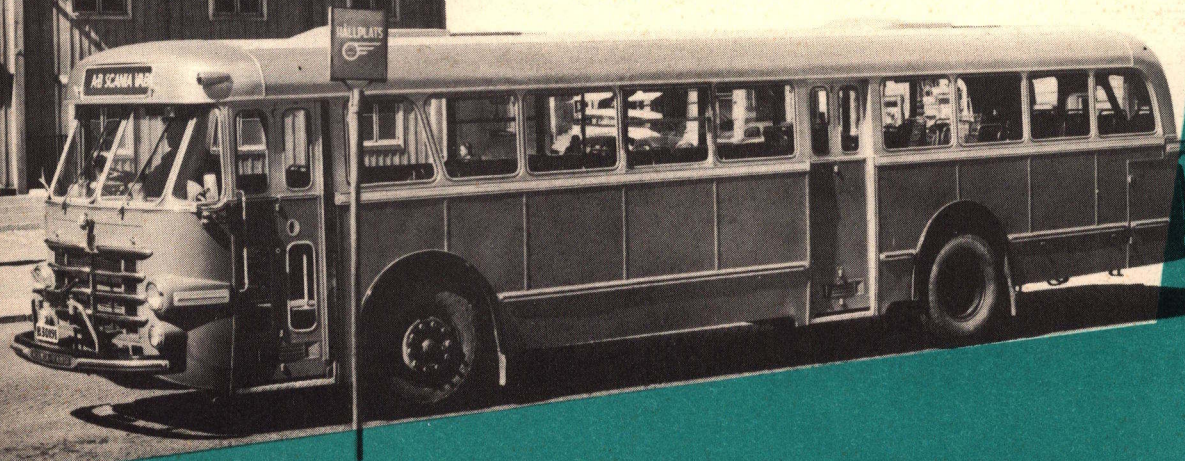
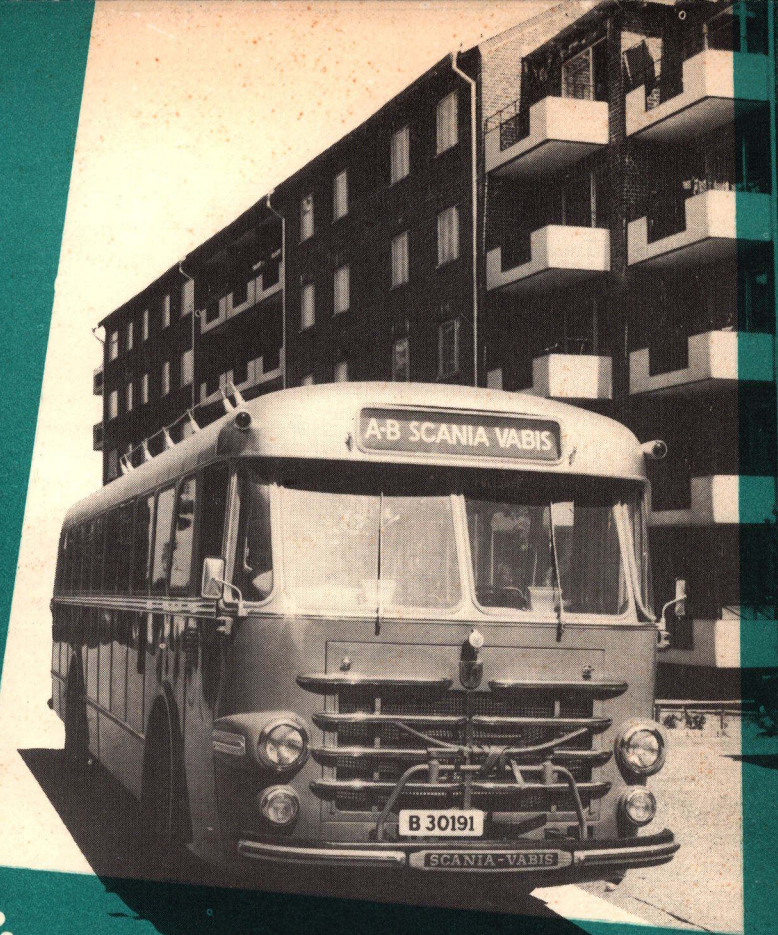


BF73

– bussen för alla behov



BF73 — en ny buss för dagens krav

Det är i år 45 år sedan Scania-Vabis konstruerade världens första specialbyggda busschassi. Tidigare hade man nöjt sig med att genom otympliga ändringar förvandla lastbilar till bussar. 1911 års buss var byggd helt med tanke på sin funktion — att vara ett transportmedel för flera människor på en gång. Nu har vi för länge sedan nått därhän, att en rad andra viktiga krav ställs på den buss som idag vill kallas modern — krav som kan sammanfattas i orden kvalitet, komfort, ekonomi och säkerhet.

I höst presenterar Scania-Vabis en ny busstyp, BF73, som i alla avseenden konstruerats just med tanke på de krav det moderna samhället ställer på sina samfärdsmedel.

Med BF73 täcker Scania-Vabis behovet av en ekonomisk, oöm allroundbuss med hög passagerarkapacitet och modernaste tekniska utrustning. Denna trycksak vill ge Er, som är branschintresserad, en första information om BF73. Vi har koncentrerat framställningen, satt en helt ny busstyp i blyxtbelysning, för att Ni snabbt skall kunna bilda Er en uppfattning om dess fördelar. Vi är övertygade om att Ni bedömer den som ett stort steg framåt i utvecklingen.

Vi nämnde nyss de ständigt ökade krav som samhället ställer på transportmedlen. Låt oss då se hur BF73 från skilda utgångspunkter motsvarar dessa anspråk.

Passageraren

Nutidsmänniskan fordrar komfort och är bekväm av sig. Detta är inget värdeomdöme, bara ett konstaterande som bussfabrikanten måste ta hänsyn till. Den nya samhällsbyggnaden räknar med avstånd som snabbt och bekvämt skall kunna överbryggas. Och avstånden mellan t. ex. arbetsplats och hem är ofta stora. Vi är alla jäktade och vill sätta av minsta möjliga tid för dessa resor, som ju företas på fritid. Resan skall om möjligt vara bekväm avkoppling, samtidigt som man vill kunna känna sig trygg för de risker som trafiken onekligen för med sig.

På vad sätt uppfyller BF73 passagerarnas önskemål om en bekväm och säker resa — både på landsväg och i staden?

Passagerarkapaciteten är osedvanligt stor, man slipper trängas och många får sitta. Nya kraftigare gummilagrade fjädrar och dubbelverkande stötdämpare både fram och bak ger vagnen en personbils lugna, mjuka men ändå stadiga gång, vilket är betydelsefullt inte minst på landsvägen. Den nya sänkta motorhuven lämnar fri passage vid påstigningen och är perfekt ventilerad och isolerad, vilket betyder tyst gång och frihet från motorlukt. Den väl skyddade motorn lämnar dessutom ett värmeöverskott som är mer än tillräckligt även under de kallaste vinterdagarna. BF73 är bekväm!

Eftersom genomsnittshastigheten hos våra bussar tenderar att sjunka i samma takt som trafikintensiteten växer och då max. hastigheten är begränsad finns det bara två vägar att gå, för att motverka denna tendens. För det första måste man försöka göra bussarna mer framkomliga och smidiga

i trafiken, för det andra måste uppehållstiden vid hållplatsen nedbringas till ett minimum. BF73 är tack vare extra stort framhjulslutslag och servostyrning mycket smidig. De kraftiga tryckluftbromsarna och de väl avvägda växelstegen ger utmärkta retardations- och accelerationsmöjligheter. Även vid "inparkerade" hållplatser kommer BF73 intill trottoarkanten, vilket i kombination med den extra låga instegshöjden gör uppehållet korta. BF73 ger snabba resor!

Kraftiga tryckluftbromsar och lätt, snabb styrning gör att farliga situationer i trafiken kan klaras. Servostyrningens betydelse vid en eventuell framhjulspunktering eller vikande vägkanter kan inte överskattas! BF73 är säker!

Föraren

Att vara bussförare idag är många gånger ett mycket påfrestande arbete. Cyklar, bilar, fotgängare, trafikljus, passagerare, biljetter — allt och alla fordrar ständigt hans uppmärksamhet, som måste vara på toppen. Hans ansvar är stort!

BF73 avlastar förarens börda högst betydligt både fysiskt och psykiskt. Bussens allmänna komfort som tidigare berörts kommer även föraren till del, vilket är lika betydelsefullt som för passageraren — bussen är dock en arbetsplats. Servostyrning, kraftiga bromsar och om så önskas tryckluftsmänövrerad planetväxellåda sparar förarens krafter och gör att han odelat kan ägna sig åt den omgivande trafiken. Bussens trafiksmidighet minskar dels irritationen i den allmänna trängseln, dels pressen från tidtabellen.

Verkstadspersonalen

Moderna verkstäder och en tidsenlig maskinell utrustning är naturligtvis A och O för bussföretagets verkstadspersonal, men man kan förden skull inte bortse från vagnarnas konstruktion.

BF73 har gummilagrade fjädrar som är praktiskt taget underhållsfria. Kopplingslänkar och pedalsystem kräver heller ingen smörjning. Motor med tillhörande hjälppaggregat ligger väl skyddade och lätt åtkomliga under motorhuven. Lätt demonterbara durkar samt hjälppaggregatens placering på motorns ena sida möjliggör att nästan alla servicearbeten kan utföras från instegsbrunnen. För montörens del betyder detta, att han kan arbeta snabbt och bekvämt och slipper tänka på att inte smutsa ner vagnens inredning.

Bussägaren

Att vara bussägare idag betyder att med stora insatser på vagnpark och organisation och med relativt sett låga avgifter, vara istånd att bjuda övriga fortskaffningsmedel framgångsrik konkurrens.

Bussägarens enda möjligheter under sådana förhållanden pekar då mot samma mål: det gäller att för det initialkapital som läggs ner på vagnparken få material med "hög verkningegrad", d. v. s. material som ger högsta möjliga intäkter till lägsta möjliga kostnader.

BF73 är ett allround busschassi, som med lämplig karossering effektivt möter konkurrensen såväl på landsvägstrafik som på förorts- och stads-

trafik. Bussägaren har här möjlighet att gå in för enhetliga chassier på sina olika bussar. Karosseringsmöjligheterna har även väsentligt underlättats på denna busstyp.

Motorskärm, durkar och framskärmar ingår naturligtvis i utrustningen men dessutom är chassiet försett med utriggare som underlättar och förbilligar karosseringen. Trycklufttankarna är placerade innanför ramen vilket betyder att man inte behöver ta hänsyn till dessa när man planerar karosseriet.

En buss måste ofta kunna utnyttjas ekonomiskt till skilda ändamål och BF73 är en idealisk kombinationsbuss — tätortstrafik eller beställningstrafik, allt efter behov.

På kostnadssidan erbjuder BF73 en rad fördelar. Den allra största delen av kostnaderna för en buss är tidsbundna och här betyder snabbheten avsevärda besparingar.

Livslängd, underhåll och reparationer är andra ord som tränger sig på när man diskuterar kostnader.

BF73 är genomgående dimensionerad för att hålla länge. Motorn är Scania-Vabis erkänt slitstarka 6:a. Tack vare skyddad placering av både motor och hjälppaggregat blir livslängden stor. Detaljer, som koppling, bromsar, fjädrar, axlar etc. är kraftigare dimensionerade än tidigare, vilket betyder längre intervall mellan revisionerna. Smörjning och underhåll är reducerade till ett minimum. Tack vare den goda åtkomligheten går även förekommande reparationsarbeten fort, vilket betyder lägre kostnad och minskad ståtid. BF73 är ekonomisk!

Passagerarkapacitet

Att i detta sammanhang ingående redogöra för de möjligheter som erbjuds att karossera BF 73 med olika hjulbaser och för skilda ändamål skulle föra för långt. Här skall endast lämnas några exempel på vad som kan åstadkommas med angivande av ungefärligt bakaxeltryck och totalvikt, som givetvis kan variera något med typ av kaross.

Landsvägsbuss

BF 7363 med 1 dörr, bagagerum och reservhjul är lämplig där stor kapacitet önskas. Den tar 52 sittande passagerare vid ett bakaxeltryck av ca 7,0 ton och en totalvikt på ca 12,5 ton.

Förortsbuss

BF 7353 med 2 dörrar är en lämplig typ där medelstor kapacitet krävs. Den tar 42 sittande + 22 stående, summa 64 passagerare vid ett bakaxeltryck av ca 7,1 ton och en totalvikt på ca 12,9 ton.

Stadsbuss

Enmansbetjänad: BF 7358 med 2 dörrar är lämplig där relativt många sittande och stor kapacitet önskas. Den tar 36 sittande + 44 stående, summa 80 passagerare vid ett bakaxeltryck av ca 7,8 ton och en totalvikt på ca 14,0 ton.

Tvåmansbetjänad: BF 7363 med 3 dörrar och plattform bak är lämplig där stor kapacitet önskas. Den tar förutom konduktör 33 sittande + 49 stående, summa 82 passagerare vid ett bakaxeltryck av ca 8,3 ton och en totalvikt på ca 14,5 ton.

Specifikation för serie BF73

Motor typ D 631, 6-cylindrig direktinsprutad diesel på 150 hk vid 2200 r/m. Max. vridmoment 58 kpm vid 1200 r/m. Cylinderdiameter 115 mm och slaglängd 150 mm. Cylindervoly 9,35 liter. Kompressionsförhållande 16.

Koppling enkel torrlamell med fjädrande nav. Urtrampningslagret är stillastående då kopplingen driver. Diameter 406 mm (16"). Anliggningsyta 1773 cm².

Växellåda typ G 642 som är fyrväxlad och speciellt avsedd för bussdrift. Alla växlar framåt är synkroniserade. Löphjulen på huvudaxeln är lagrade i stålmantrade bronsbussningar och smörjes av en särskild excenterpump på ingående axeln. Eventuella metallpartiklar i oljan avskiljes av en magnetisk avtappningsplugg.

Framaxel kraftig I-sektion av hejat och seghärdat legerat stål. Axeln är i sin helhet dimensionerad för servostyrning.

Bakaxel bakaxelbrygga av pressad stålplåt. Helt avlastade drivaxlar. Hjulen lagrade i dubbla kraftiga rullager. Bakaxelväxel utförd som konisk enkelväxel med spiralskurna drev och kronhjul. Kronhjulsdiameter 420 mm. Fyra alternativa utväxlingsförhållanden 4,67:1, 5,13:1, 5,71:1 och 6,29:1.

Ram balkar i U-sektion 220×80×5 mm. Kallpressade av förstklassig ramplåt och uppbockade över fram- och bakaxel. Rambredd 950 mm. Ramen är försedd med 12 st karosserikonsoleer för att underlätta och förbilliga karossering.

Fjädrar av halvelliptisk typ tillverkade av kiselmanganstål. Längd fram 1700 mm, bak 1780 mm, bredd fram och bak 102 mm. Framfjädrarna är i framändan upphängda i gängade bultar. Övriga fjäderupphängningar består av ljudisolerande gummiblock, vilka ej erfordrar någon smörjning. Fjädrarnas utformning ger lugn och väl avvägd fjädring vid alla belastningar. Hydrauliska teleskopstöddämpare fram och bak.

Bromsar direktverkande tryckluftsbromsar system Bendix Westinghouse. Utvändiga bromscylindrar såväl fram som bak. Summer för bromstryck. Total bromsyta 5150 cm². Handbroms: mekanisk av typ transmissionsbroms med invändigt expanderande backar.

Styrinrättning lättmanövrerad hydraulisk servostyrning. Noggrann följsamhet mellan rattens och hjulens vridning. Automatisk återgång till rak kurs efter kurvtagning. Styrarmar och -länkar slipade och magnafluxkontrollerade. Tvåkrad ratt av stål, hårdgummiklädd och försedd med finger-grepp. Totalt rattutslag ca 4,5 varv. Ratt diameter 500 mm.

Hjul tallrikshjul av pressad stålplåt av s. k. Wide-base-typ. Fälgar 7,5×20 med 160 mm inpressningsdjup. Däck 11.00—20 16 lagers fram, 11.00—20 12 lagers bak.

Bränsletank rymd 130 liter.

Smörjsystem Punktsmörjning med reducerat antal smörjställen. Samtliga smörjnipllar är lättåtkomligt placerade Alemite högtrycksnipllar.

Elektrisk utrustning batteri 2 st 12 V i

serie = 24 V, generator 700—800 W, startmotor 6 hk.

Instrumentering oljetryckmätare, bränslemätare, bromstryckmätare, hastighetsmätare med vägmätare och kylvattentermometer. Kontrollampor för körvisare, helljus, oljetryck och laddning. Summer för bromstryck.

Övrig chassiutrustning komplett framöverbyggnad bestående av motorskärm med instrumentskåp, säkringscentral och kylarjalusi, låg, avrundad och väl ljudisolerad motorkåpa, lätt demonterbara durkar, stativ till förarstol, framstänkskärmar, stötfångare och nummerplåthållare fram, två utsvängbara batterihyllor, extra trycklufttank för dörrmanövrering, gummiupphängd ljuddämpare, reservfälg och komplett verktygsutrustning med hydraulisk domkraft.

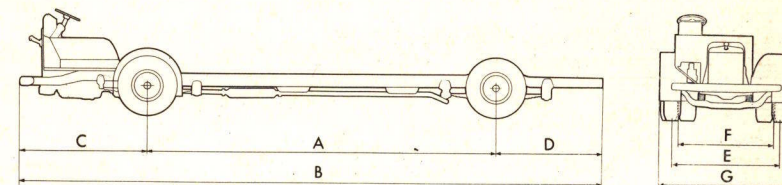
Alternativ utrustning

Två olika system av koppling och växellåda

- I. Tryckluftmanövrerad fyrväxlad planetväxellåda med hydraulisk koppling. Växling sker med en liten växelspak och utan kopplingspedal genom en tryckluftmanöverventil placerad vid rattet. Växellådan är försedd med automatisk backspärr, vilken förhindrar bussen från att rulla baklänges vid kökörning eller stopp vid hållplatser i uppförsbackar.
- II. Femväxlad synkroniserad växellåda med standard torrlamellkoppling.

Bränsletank rymd 190 liter.

Färdskrivare fabrikat Kienzle.



Måttuppgifter (mm)

		BF 7353	BF 7358	BF 7363
Hjulbas	A	5250	5750	6250
Chassilängd	B	9450	9950	10450
Överhäng	C	2300	2300	2300
	D	1900	1900	1900
Spårvidd	E	1914	1914	1914
	F	1740	1740	1740
Max. chassibredd	G	2346	2346	2346
Vändradie, yttre framhjulets spår		9300	10200	11000
karossens främre yttre hörn (karossbredd 2350 mm)		10600	11400	12200

Viktuppgifter (kg)

Totalvikt max.		14500	14500	14500
Axeltryck max.	fram	6300	6300	6300
	bak	8500	8500	8500
Chassivikt ¹⁾	fram	3045	3035	3025
	bak	2145	2175	2205
	totalt	5190	5210	5230
Tjänstevikt (med karosseri för landsvägsbuss)	fram	4330	4270	4410
	bak	4130	4360	4490
	totalt	8460	8630	8900
Tjänstevikt karosseri (genomsnittlig vikt)	fram	1200	1150	1300
	bak	2000	2200	2300
	totalt	3200	3350	3600
Passagerare, max. antal sittande		44	48	52
Axeltryck vid max. antal sittande passagerare	fram	5235	5295	5585
	bak	6305	6695	6955
Bruttovikt vid max. antal sittande passagerare		11540	11990	12540

Antalet ståplatser samt motsvarande axeltryck och bruttovikt bestäms av det i varje särskilt fall av myndigheterna tillåtna axeltrycket.

¹⁾ Inkl. 130 l bränsle, 21 l olja, 35 l kylvatten, batterier vikt ca 60 kg, reservfälg med däck vikt ca 120 kg, placerad på 50 % baköverhäng samt verktyg vikt 25 kg placerade över framaxeln.